

## Aftale om anlæg og drift af en afgang til Nordhavnen fra Cityringen

### Indledning

Staten ved transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune er enige om at anlægge en afgang fra Cityringen til Nordhavnen.

Metroselskabet og By & Havn har udarbejdet et beslutningsgrundlag for et projekt for metro til Nordhavnen, som omfatter en tunnel fra Cityringens sporskifte-kammer ved Øster Søgade, der går til en dyb station i tilknytning til den nye nordlige adgang til Nordhavn S-togsstation og derfra videre ud i byudviklingsområdet til en foreløbig endestation på højbane ved Orientkaj. Linjen vil senere kunne forlænges til evt. yderligere byudvikling i Nordhavnen.

Afgreningen planlægges anlagt som beskrevet i "Cityringen, Udredning om en afgang til Nordhavnen", oktober 2011, idet parterne er enige om at forudsætte den nordlige placering af metrostationen ved Nordhavn S-togsstation. Nedgangen til Nordhavn metrostation placeres tæt ved den nye nordlige adgang til Nordhavn S-togsstation ved Århusgade, og koordinering af planlægning og udførelse af de to projekter er meget vigtig. Den overordnede linjeføring og placering af stationer fremgår af bilag 1.

Afgreningen anlægges af Metroselskabet som en integreret del af anlægsarbejderne på Cityringen og indgår i Cityringens samlede tidsplan med forventet åbning for passagerdrift til Nordhavnen ca. et år efter åbningen af hovedstrækningen på Cityringen. Det vil med den gældende tidsplan sige ultimo 2019. Afgreningen skal drives og vedligeholdes som en integreret del af Cityringen.

Den samlede drift af Cityringen, inklusiv afgreningen til Nordhavnen, vil indebære en forøgelse af frekvensen på strækningen gennem Frederiksberg, hvor stationerne i myldretiden betjenes med 24 tog i timen pr. retning (tog hvert 150 sek.) i stedet for 18 tog i timen pr. retning (tog hvert 200 sek.).

Der er såvel økonomiske som miljø- og byplanmæssige fordele ved at lave en afgang til Nordhavnen nu i forhold til på et senere tidspunkt. Der kan bl.a. opnås lavere anlægsomkostninger (en besparelse på ca. 300 mio. kr. ), da der i forvejen arbejdes på Cityringen, der vil blive færre gener for naboer til byggeriet, og der vil være færre forstyrrelser i driften for passagererne på Cityringen. Etablering af metro til Nordhavnen kan også forventes at understøtte byudviklingen.

### Formål

Formålet med anlæg af afgreningen til Nordhavnen nu er,

- ▲ at opnå en forbedring af den samlede kollektive transport i Hovedstaden ved at forsyne en ny stor bydel i Nordhavnen med en højklasset metrolinje,
- ▲ at medvirke til en forøgelse af antallet af passagerer i den kollektive trafik
- ▲ at gøre udviklingen af den nye bydel i Nordhavnen mere attraktiv og derved medvirke til en hurtigere udbygning og til at sikre en højere kvalitet af denne bydel,
- ▲ at medvirke til at øge beskæftigelsen, dels gennem stimulering af private investeringer i den nye bydel, dels gennem en forøgelse af egentlige anlægsaktiviteter. Det vurderes, at der i perioden 2012-2019 vil kunne skabes op til 4.000 nye job som direkte og indirekte effekt af anlægsarbejdet.
- ▲ at opnå en synergieffekt, som kan nedbringe omkostningerne ved anlæg af afgreningen væsentligt uden at indebære forsinkelse af anlægget af Cityringen. Synergieffekten kan opnås gennem en fysisk og tidsmæssig koordinering af anlægget af afgreningen med anlægsarbejderne på Cityringen. Synergieffekten og dermed besparelserne opnås bl.a.

gennem en mere hensigtsmæssig udformning af det samlede anlæg, hvor Cityringens sporskiftekammer omdannes til et udfletningskammer, således at både konstruktioner og byggelads udnyttes til begge anlæg.

- ▲ at mindske indgrebet i driften af Cityringen i forbindelse med anlæg og senere åbning af en afgrening til Nordhavnen til en ganske kort periode. En senere etablering uden forberedende tiltag på nuværende tidspunkt vurderes at medføre reduceret drift på Cityringen i omkring seks år. Såfremt alene udfletningskammeret etableres på nuværende tidspunkt, vurderes en senere etablering af afgreningen til Nordhavnen at medføre reduceret drift med énvejskørsel på Cityringen i omkring et år.

## Beslutningsproces

Beslutningen om afgreningen til Nordhavnen træffes nu for at opnå en hurtig effekt på den kollektive trafik, på udviklingen af den nye bydel i Nordhavnen og på beskæftigelsen samt for at sikre de nævnte synergieffekter og dermed besparelser. Det er desuden nødvendigt, at den efterfølgende beslutningsproces gennemføres uden unødige forsinkelser og med mulighed for en effektiv parallel proces for gennemførelse af lovgivning, VVM-undersøgelser, projektering og udbud samt afslutning af de forberedende arbejder.

Efter vedtagelse af lovgivningen og gennemførelse af udbud vil Metroselskabet skulle udarbejde indstilling til ejerne om godkendelse af det økonomiske grundlag for indgåelse af de store anlægskontrakter, ud over ændringerne af Cityringsprojektet. Indgåelse af de store anlægskontrakter, udover de nødvendige ændringer af Cityringen, kan således først ske efter ejernes godkendelse af det økonomiske grundlag herfor. For statens vedkommende ved forelæggelse i regeringens Økonomiudvalg og Folketingets Finansudvalg og for kommunens vedkommende ved forelæggelse i Borgerrepræsentationen.

## Ejeraftale

På denne baggrund er der mellem parterne indgået følgende aftale om anlæg af en afgrening fra Cityringen til Nordhavnen:

### *Forberedende arbejder*

Med henblik på en fysisk og tidsmæssig integrering af afgreningen til Nordhavnen med anlægget af Cityringen vil der skulle gennemføres en række formelle og praktiske aktiviteter. De samlede forberedende arbejder indeholder følgende:

- ▲ For det første skal der gennemføres en ændring af kommuneplanen inklusiv VVM-undersøgelse og gennemføres lovgivning.
- ▲ For det andet skal der udarbejdes et projektgrundlag for indgåelse af kontrakter - i nødvendigt omfang efter udbud - om afgreningen.
- ▲ For det tredje skal der udføres en række fysiske forberedelser af anlægsprocessen, herunder, foretages geotekniske undersøgelser, indgås kontrakter om de nødvendige ændringer på Cityringsprojektet og gennemføres nødvendige areal- og rettighedsmæssige tiltag i form af aftaler og ekspropriationer samt forberedes og gennemføres ledningsomlægninger og eventuelle arkæologiske forundersøgelser.

Parterne har i februar 2012 aftalt at igangsætte den første del af disse forberedende arbejder inden for en ramme på 96 mio. kr. (2012-priser), idet det er nødvendigt, at en række af disse aktiviteter gennemføres tidsmæssigt parallelt, såfremt synergieffekterne fra en integrering af afgreningen med Cityringsprojektet kan udnyttes, uden at Cityringsprojektet forsinkes.

Med igangsættelsen af de forberedende arbejder har parterne godkendt, at en række forberedende aktiviteter gennemføres forud for vedtagelsen af VVM-redegørelse og af det lovgivningsmæssige grundlag for afgreningen til Nordhavn, herunder ændring af lov om en Cityring.

*Parterne aftaler hermed*, at Metroselskabet kan fortsætte og afslutte de forberedende arbejder m.v. som grundlag for den nødvendige lovgivning inden for et yderligere beløb på 40 mio. kr. (2012-priser) med følgende aktiviteter:

- ⤴ Fortsat ydelse af faglig bistand til Københavns Kommunes udarbejdelse af, høringer om samt politisk behandling af en VVM-undersøgelse med tilhørende kommuneplantillæg
- ⤴ Projektering af grundlaget for indgåelse af kontrakter, i nødvendigt omfang efter udbud, for såvel anlæg som transportsystem
- ⤴ Fortsat udarbejdelse af besigtigelses- og ekspropriationsmateriale, herunder gennemførelse af forberedende forhandlinger med kommuner, By & Havn, Banedanmark, DSB, ledningsejerne m.v.
- ⤴ Forlængelse af Metroselskabets ejerskab til arealet omkring det eksisterende Kontrol- og Vedligeholdelsescenter på Metrovej med henblik på opretholdelse af det midlertidige pavillonbyggeri til brug for Metroselskabets anlægsorganisation, inklusiv rådgivere og entreprenører, frem til afslutningen af opgaverne i forbindelse med afgangene til Nordhavnen

De samlede omkostninger forbundet med de forberedende aktiviteter vurderes således at udgøre i alt 96 + 40 = 136 mio. kr. (2012 prisniveau).

### *Finansiering af gennemførelse af den sidste del af de forberedende arbejder vedr. afgangene til Nordhavnen*

Som det blev aftalt for første del af de forberedende arbejder, forudsættes Metroselskabets omkostninger til de resterende forberedende aktiviteter midlertidigt afholdt af Metroselskabet som udlæg under Cityringsprojektet, men permanent finansieret under selskabets anlægsbudget for afgangene til Nordhavnen, når gennemførelsen af projektet er godkendt. Såfremt det besluttet ikke at gennemføre anlægget, forudsættes omkostningerne afholdt af Metroselskabet. En forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld som følge heraf, skønnes at være på ca. 1 år.

Omkostningerne til en del af de forberedende aktiviteter vil kunne nyttiggøres, selv om afgangene til Nordhavnen først gennemføres på et senere tidspunkt. Det gælder særligt ændring af sporskiftekammeret ved Øster Søgade til et udfletningskammer og gennemførelse af de geotekniske undersøgelser.

### *Selve anlægget*

#### *Økonomi*

Afgangene til Nordhavnen vil ifølge udredningen koste 2.460 mio. kr. inklusiv 10 pct. reserve (2012-priser), jf. tabel 1.

Tabel 1. Anlægsøkonomi for metroafgang til Nordhavnen.

Anlægsøkonomi (mio. kr. afrundet til hele 10 mio. kr., medio 2012-niveau)	Nordhavnsafgang ved 10 pct. reserve
Bygge- og anlægsarbejder	1.320
Transportsystem, anlæg	430
Andre arbejder og udgifter	50
Overordnede generelle omkostninger	430
Basisoverslag	2.230
Reserver – 10 pct.	220

Samlet anlægsoverslag	2.460
Samlet overslag omregnet til nutidsværdi medio 2012	-2.190

Anlægsomkostningerne per kilometer vil gennemsnitligt blive cirka 20 procent lavere for afgreningen end for Cityringen. Det skyldes først og fremmest, at der er tale om integration af Nordhavnsmetroen i Cityringen, så der bl.a. ikke er behov for at anlægge et nyt Kontrol- og Vedligeholdelsescenter på afgreningen, og at en del af strækningen er højbane. Men det skyldes også, at Cityringens sporskifteskammer ved Øster Søgade kan omdannes til et afgreningskammer, således at der kan spares konstruktionsomkostninger og omkostninger til byggepladsen, som kan anvendes til begge anlæg. Besparselsen alene som følge af integreringen af anlægsarbejderne vurderes til at udgøre omkring 300 mio. kr.

Når der tages hensyn til, at omkostningerne vil falde over nogle år, svarer det til ca. 2.190 mio. kr. i 2012-priser, under forudsætning af en realrente på tre procent og med en tidshorisont på 50 år.

Det samlede anlægsoverslag herover er inkl. en 10 pct.'s reserve til uforudsete udgifter. Det endelige ankerbudget kendes først, når anlægget har været i udbud, og der efter ejernes godkendelse indgås kontrakt, hvilket forventes at ske primo 2014. Den endelige anlægssum foreligger, når Metroselskabet aflægger anlægsregnskab, når projektet er afsluttet.

Metroselskabet og By & Havn har anvist følgende finansieringselementer for afgreningsprojektet, jf. tabel 2.

Tabel 2. Finansieringsbehov og finansieringselementer ved anlæg af metroafgrening til Nordhavnen.

	<b>Mio. kr., medio 2012-niveau ved 10 pct. reserve</b>
<b>Finansieringsbehov</b>	
Samlet anlægsoverslag	2.460
Nutidsværdi af anlægsoverslag inkl. reserver på 10 pct.	-2.190
Reinvesteringer	-90
<i>Samlet investeringsbehov</i>	-2.280
<b>Finansieringskilder</b>	
Nettodriftsoverskud	1.080
Bidrag fra By & Havn (ejendomsbidrag og OPP-bidrag)	900
<i>Samlet finansiering</i>	1.980

Behovet for et indskud fra Metroselskabets samt By & Havns ejere vil således udgøre 300 mio. kr. (2012-priser) ved 10 pct. reserve. Tilvejebringelse af den øvrige finansiering påhviler Metroselskabet og By & Havn, som har vurderet, at de resterende udgifter kan finansieres af indtægter fra passagerer, ejendomsbidrag og bidrag fra Offentligt Privat Partnerskab (OPP).

Passagerindtægter: For så vidt angår passagerindtægter vurderes det på basis af den udarbejdede passagerprognose for Cityringen inklusiv afgreningen til Nordhavnen og den højere frekvens på Cityringens strækning bl.a. gennem Frederiksberg, at passagerindtægterne kombineret med de beregnede drifts-omkostninger vil give et driftsoverskud.

Dette driftsoverskud vil i løbet af en periode på 50 år fra idriftsættelsen kunne finansiere 1.080 mio. kr. af den omtalte nutidsværdi af anlægsomkostninger m.v. Det skal bemærkes, at bidraget fra passagerindtægterne er vurderet på baggrund af den nuværende indtægtsdeling i hovedstadsområdet og den hidtil gældende forventning til takstudviklingen, hvorfor bidraget herfra bl.a. kan blive påvirket af eventuelle fremtidige takstnedsættelser.

I "Rammeaftale om takstnedsættelser og pulje til forbedringer af den kollektive trafik" fremgår det, at trafikelskaberne og togoperatørerne får fuld kompensation for indtægtstab som følge af takstnedsættelserne. Såfremt taksterne nedsættes som led i denne aftale, og nettodriftsoverskuddet reduceres, vil statens bidrag øges svarende til til nettovirkningen heraf.

Ejendomsbidrag og OPP: En metro til Nordhavnen vil være af afgørende betydning for sammenbindingen af den nye bydel med resten af byen. Afgreningen vil derfor øge værdien af arealerne i den nye bydel og således alt andet lige give højere ejendomspriser for de enkelte byggerier. Samtidig vil metroen medvirke til en hurtigere realisering af byggerierne. Da metroen først etableres efter, at der er taget hul på første etape af byudviklingen, er det tanken, at byggeprojekter i Nordhavnen - indtil videre - pålægges et årligt ejendomsbidrag, når der etableres en metrostation i nærheden af byggeriet. Nutidsværdien af ejendomsbidraget vurderes med den forudsatte tidsplan for åbningen af metroen at udgøre 850 mio. kr. på basis af 870.000 etagemeter. Københavns Kommune forpligter sig til at udarbejde plangrundlag for i alt ca. 870.000 etagemeter i Nordhavn.

Hertil kommer et OPP bidrag på 50 mio. kr. Et byggeri, hvoraf en del af byggeriet er detailhandel i umiddelbar nærhed af Nordhavn metrostation vil være attraktivt og vil derfor indebære en ekstra værdistigning. Et byggeri her forudsætter imidlertid, at der i forbindelse med metrobyggeriet tages hensyn til et sådant byggeri, idet byggeriet skal ske ovenpå tunnelkonstruktionerne til metroen. Det vurderes, at det samlet vil give en ekstra værdistigning svarende til en nutidsværdi på 50 mio. kr.

Beløbet er vurderet under hensyn til, at Københavns Kommune forpligter sig til at tilvejebringe et plangrundlag til et byggeri i umiddelbar tilknytning til Nordhavn metrostation på ca. 35.000 etagemeter, hvoraf de ca. 10.000 etagemeter er detailhandel. De ca. 10.000 etagemeter detailhandel udformes, så de bidrager til at fremme bylivet i hele kvarteret og styrke Århusgade som den centrale forretningsgade. Byggeriet forventes først ibrugtaget i forbindelse med afslutningen af anlægsarbejderne til metroafgreningen.

Københavns Kommune og By og Havn går i samarbejde om udarbejdelse af plangrundlaget, så det kan vedtages endeligt medio 2013 mhp. at plangrundlaget kan danne grundlag for, at Metroselskabet mod betaling af evt. ekstraomkostninger tager højde for OPP-projektet i forbindelse med etableringen af metroen. Betalingen af ekstraomkostningerne skal komme fra de parter, der får de økonomiske fordele af byggeriet, dvs. By & Havn og/eller projektudviklere.

Ejendomsbidraget og OPP-bidraget – i alt 900 mio. kr. – betales til Metroselskabet ved anlægslovens vedtagelse og opskrives med et beløb svarende til en realrente på 3 pct. p.a. fra medio 2012 til betaling af beløbet. Som grundlag for opgørelse af inflationen benyttes nettoprisindekset.

#### *Den videre proces, herunder risici og finansiering af uforudsete udgifter/fordyrelser*

Det endelige ankerbudget kendes som nævnt først, når anlægget har været i udbud, og der indgås kontrakt, hvilket forventes at ske primo 2014. Den endelige anlægssum foreligger, når

Metroselskabet aflægger anlægsregnskab, når projektet er afsluttet.

Finansiering af uforudsete udgifter, der ligger ud over de 10 pct., vil ske i fællesskab mellem de parter, der ønsker afgreningen, efter den fordelingsnøgle, der fremgår af denne aftale.

Staten anvender Ny Anlægsbudgettering og i følge dette princip, skal der afsættes en central reserve på yderligere 20 pct. til fordyrelser/uforudsete udgifter frem til anlægsprojektets afslutning. Staten vil i overensstemmelse med Ny Anlægsbudgettering reservere yderligere midler til statens andel heraf. Københavns Kommune har på nuværende tidspunkt reserveret i alt 300 mio. kr. til dækning af kommunens indskud i første omgang samt til uforudsete udgifter/fordyrelser herudover.

Det bemærkes, at parternes bidrag til afgreningen af metroen til Nordhavnen således kan blive højere end 300 mio. kr., hvis anlægsudgiften viser sig højere, eller de øvrige finansieringskilder, som selskaberne har foreslået, ikke viser sig at kunne realiseres. Parterne forpligter sig ikke til at gennemføre projektet, før grundlaget for indgåelse af de store entreprenørkontrakter er forelagt for ejerne formentlig primo 2014. I den forbindelse vil beslutning om projektets videreførelse blive forelagt for de bevilgende myndigheder.

### *Parter, der ønsker afgreningsprojektet, og fordeling af restfinansieringen*

Da metroafgreningen ligger i Københavns Kommune og skal betjene By & Havns udviklingsområde i Nordhavn, samtidig med at metroafgreningen til Nordhavn vurderes at have meget begrænset - men positiv - betydning for Frederiksberg Kommune, er det de fælles ejere for Metroselskabet og By & Havn, nemlig Københavns Kommune og staten, der påtager sig finansieringen af ejerbidraget. Fordelingen af ejerbidraget mellem de to parter sker, ved at Frederiksberg Kommunes andel af Metroselskabet (8,3 pct.) fordeles relativt efter ejerandel i Metroselskabet til hhv. Københavns Kommune og staten, således at ejerbidraget fordeles med 54,5 pct. til Københavns Kommune og 45,5 pct. til staten.

Under hensyn til afgreningens beliggenhed, bidrager Frederiksberg Kommune således ikke til finansiering af anlægsomkostningerne for afgreningen, men alene via sin andel af det øgede driftsoverskud til dækning af ekstra driftsomkostninger til det øgede driftsomfang på Frederiksberg.

Fordeling af ejerbidraget ved 10 pct. reserve til uforudsete udgifter/fordyrelser er derfor i medio 2012-priser:

Københavns Kommune	163 mio. kr.
Staten	137 mio. kr.
I alt	300 mio. kr.

Parterne reserverer desuden følgende midler til central reserve for projektet:

Københavns Kommune	137 mio. kr.
Staten	191 mio. kr.

De her angivne indskud og reserver gælder, hvis de indbetales til Metroselskabet medio 2012. I tilfælde af at indbetalingen helt eller delvis sker på et senere tidspunkt, skal beløbene fremskrives med anlægsindekset samt forrentes med en realrente på 3 pct. pr. år.

Jf. ovenfor sker finansiering af eventuelle uforudsete udgifter/fordyrelser ud over det samlede anlægsoverslag på 2.460 mio. kr. (medio 2012-priser), der er inkl. en 10 pct.'s reserve, i samme forhold som parternes respektive ejerbidrag, nemlig 54,5 pct. til Københavns Kommune og 45,5 pct. til staten. Dette gælder også uforudsete udgifter/fordyrelser, der måtte vise sig i anlægsperioden.

***Metroselskabet I/S*** vil i forlængelse af den aftale om første del af de forberedende arbejder, der blev indgået i februar 2012, fortsætte og afslutte de forberedende arbejder m.v. som grundlag for den nødvendige lovgivning inden for et yderligere beløb på 40 mio. kr. (2012-priser) med følgende aktiviteter:

- ⤴ Fortsat ydelse af faglig bistand til Københavns Kommunes udarbejdelse af, høringer om samt politisk behandling af en VVM-undersøgelse med tilhørende kommuneplantillæg
- ⤴ Projektering af grundlaget for indgåelse af kontrakter, i nødvendigt omfang efter udbud, for såvel anlæg som transportsystem
- ⤴ Fortsat udarbejdelse af besigtigelses- og ekspropriationsmateriale, herunder gennemførelse af forberedende forhandlinger med kommuner, By & Havn, Banedanmark, DSB, ledningsejerne m.v.
- ⤴ Forlængelse af Metroselskabets ejerskab til arealet omkring det eksisterende Kontrol- og Vedligeholdelsescenter på Metrovej med henblik på opretholdelse af det midlertidige pavillonbyggeri til brug for Metroselskabets anlægsorganisation, inklusiv rådgivere og entreprenører, frem til afslutningen af opgaverne i forbindelse med afgrænsningen til Nordhavnen
- ⤴ Indgå i arbejdet med at forberede Nordhavn metrostation til et OPP-projekt

Desuden skal Metroselskabet efter gennemførelse af lovgivning samt gennemførelse af udbud udarbejde indstilling til ejerne om godkendelse af det økonomiske grundlag for indgåelse af de store anlægskontrakter, ud over ændringerne af Cityringsprojektet.

**By & Havn I/S** vil:

- ⤴ Videreudvikle OPP-projekt ved Nordhavn metrostation,
- ⤴ Levere grundlag for Københavns Kommunes udarbejdelse af plangrundlag for i alt ca. 870.000 etagemeter i Nordhavn, herunder de ca. 35.000 etagemeter med ca. 10.000 etagemeter detailhandel i tilknytning til OPP-projektet ved Nordhavn metrostation.
- ⤴ Overdrage værdien af ejendomsbidraget og OPP-bidraget til Metroselskabet ved anlægslovens vedtagelse

**Københavns Kommune** vil:

- ⤴ Udarbejde plangrundlag og VVM-redegørelse for afgrænsning fra Cityringen til Nordhavn med bistand fra Metroselskabet med henblik på at kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse kan være vedtaget med udgangen af april 2013.
- ⤴ Udarbejde plangrundlag for i alt ca. 870.000 etagemeter i Nordhavn herunder de ca. 35.000 etagemeter med ca. 10.000 etagemeter detailhandel i tilknytning til OPP-projektet ved Nordhavn metrostation.
- ⤴ Senest efter lovgivning, udbud og accept af kontraktindgåelse betale kommunens del af finansieringen.
- ⤴ Søge Borgerrepræsentationens accept af denne aftale.

**Frederiksberg Kommune** vil:

- ⤴ Søge kommunalbestyrelsens accept af denne aftale.

**Staten v/Transportministeriet** vil:

- ⤴ Senest medio 2012 søge Finansudvalgets godkendelse af at projektet igangsættes, herunder fuldførelse af de forberedende arbejder inden for en ramme på 40 mio. kr.
- ⤴ Fremlægge forslag til lovgivning med henblik på vedtagelse inden sommerferien 2013.
- ⤴ Senest efter lovgivning, udbud og accept af kontraktindgåelse betale statens del af finansieringen.

Transportministeriet

Københavns Kommune

Frederiksberg Kommune

Dato:

Dato:

Dato:

\_\_\_\_\_